
CARTÕES POSTAIS PAULISTANOS DA VIRADA DO SÉCULO XX: PROBLEMATIZANDO A SÃO PAULO "MODERNA"*

Fraya Frehse

Universidade de São Paulo – Brasil

Resumo: *Considerando que os cartões postais dotados de reproduções fotográficas começam a difundir-se em São Paulo em fins do século XIX, o objetivo deste artigo é analisar se, enquanto documentação iconográfica do contexto paulistano daquele momento, este material teria veiculado, para a sociedade da época, basicamente representações visuais de uma cidade moderna por excelência – e portanto distanciada dos referenciais culturais rurais e escravocratas originados em seu passado colonial. A fim de responder esta questão, explorei, em imagens postais da virada do século XX que tematizam o bonde nas ruas aparentemente mais modernas da área central da cidade, a relação signo-referente por meio de uma contextualização do dia-a-dia vivenciado pelos transeuntes nas ruas retratadas. O estudo revelou que a associação comumente feita entre as vistas urbanas paulistanas da virada do século e a imagem da São Paulo “moderna” não dá conta da lógica que norteia a concepção que a própria sociedade teria tido a respeito das fotografias, em seu tempo.*

Palavras-chave: *cartão postal, fotografia, modernidade, São Paulo (cidade), virada do século XX.*

* Versão da comunicação apresentada ao Grupo de Trabalho “Antropologia e Imagem”, durante a 21ª Reunião da Associação Brasileira de Antropologia, em abril de 1998. Foi originada no bojo de minha pesquisa de mestrado, que resultou na dissertação “Entre o Passado e o Presente, entre a Casa e a Rua: Tempos e Espaços na Cidade de São Paulo de Fins do Império”, financiada pela FAPESP e defendida em dezembro de 1999. Este artigo não teria sido possível sem a colaboração do Monsenhor Jamil Nassif Abib, colecionador de postais brasileiros antigos, que disponibilizou o material relativo à São Paulo da virada do século para a pesquisa e auxiliou-me na seleção da amostra de imagens contemplada neste trabalho. Sou grata também a Zareh Chouchanian, gerente da empresa Jardineira Veículos: com o seu conhecimento sobre automóveis antigos ajudou a datar os postais. Agradeço ainda ao Professor Etienne Samain, do Departamento de Multimeios do Instituto de Artes da UNICAMP. Seus comentários foram fundamentais para o aprimoramento do texto final.

Abstract: *Based on the fact that photographic postcards start to be edited in São Paulo at the end of the 19th century, this article analyses if the cards, as modern iconographic documents in the paulistano past, basically propagated, to the society of that time, visual representations of a modern city par excellence – thus free from rural and slavish cultural references, which were brought about in its colonial past. In order to answer this question I evaluated the relation between sign and referent in postcard photographs of tramways in downtown São Paulo in the turn of the 20th century by contextualizing the day-by-day experienced by pedestrians in the photographed streets. The study reveals that the common association between turn-of-the-century São Paulo urban photographs and the image of a “modern” city is not a sufficient explanation if the aim is the comprehension of that society’s own conception about the photographs, in that time.*

Keywords: *modernity, photography, postcard, São Paulo (city), turn-of-the-XXth-century.*

Àqueles que estudam antropológicamente a urbanização paulistana de cem anos atrás, a literatura sociológica, tradicionalmente dedicada ao estudo de contextos urbanos, oferece de imediato um instrumental conceitual aparentemente preciso, passível de abarcar sem maiores dificuldades a experiência social em curso. Trata-se das categorias de “modernidade” e de sua raiz etimológica, o termo “moderno”.

Precisamente a partir da segunda metade do século XIX e, em especial, a partir da década de 1870, São Paulo torna-se palco de transformações socioeconômicas, urbanísticas, tecnológicas, físicas e demográficas até então nunca vistas na cidade, em meio à prosperidade crescente das exportações do café do interior paulista para o mercado internacional e à crise final da escravidão no país. Esse conjunto de fatores implica uma alteração das funções do espaço urbano em favor de um maior controle e racionalização, esta mediada, em boa parte, pela introdução dos modernos equipamentos de infra-estrutura urbana, pelas novas ruas e bairros que vão sendo rasgados por um território definitivamente alcançado pela especulação imobiliária. Assim, São Paulo vai assegurando para si o *status* de entreposto comercial e financeiro privilegiado para as relações entre a lavoura cafeeira paulista e o capital internacional.

Dado o vigor com que se sucedem na cidade essas mudanças, ligadas de maneira mais ou menos direta à modernização tecnológica e às transformações econômicas em curso no continente europeu no mínimo desde a Revolução Industrial, estudiosos vêm ressaltando que a experiência social paulistana

da virada do século XX se pauta sobretudo na busca por um estilo de vida novo e europeu, a “modernidade”, simultaneamente à negação do passado colonial da cidade e do país. Reconhecem a presença deste imaginário em fontes de pesquisa diversas: por exemplo, em relatos de memorialistas da época e em imagens fotográficas produzidas sobre a São Paulo de então.¹

Sem negar a força desse imaginário marcado pelo desejo do moderno, o que venho enfatizando é que este contexto simbólico não distancia os indivíduos que glorificam a São Paulo “moderna” em relatos e crônicas ou eternizam produtos desta “modernidade” em imagens fotográficas, do tempo histórico em que viveram a cidade que elegem como objeto de representação (Frehse, 1999). As pessoas estão presas a dilemas que são os de toda uma sociedade. Se esta se entusiasma com o moderno, vivencia em seu cotidiano um cenário urbano e relações de sociabilidade fortemente referenciadas pelo mundo patriarcal, escravista e rural. Este é um universo que, originado num outro tempo, o passado, constitui parte do presente, no dia-a-dia da São Paulo dos anos finais do século XIX e primórdios do XX.²

Aludir a este aspecto é enfatizar o papel das especificidades históricas – e portanto culturais –, a marcarem de maneira estrutural um determinado contexto social à medida em que este vai sendo alterado conjuntamente (Sahlins, 1994, p. 7).

Com base nessa perspectiva, o que me interessa, neste artigo, é levantar peculiaridades antropológicas da experiência sociocultural paulistana da virada do século XX a partir da análise de uma documentação que em princípio coloca essas singularidades completamente em xeque, dadas as suas características tipológicas: o cartão postal.

Originado na Europa do início dos anos 1870, a partir de iniciativas oficiais voltadas para o desenvolvimento de um meio de correspondência postal rápido e barato, nos seus primórdios o cartão postal conta com uma estrutura muito simples. Constitui-se num pedaço de cartolina desprovido de qualquer imagem.

¹ Ana Cláudia Fonseca Breffe (1993) ressalta que, no discurso memorialista sobre São Paulo, a memória opera destacando “lugares e aspectos urbanos que melhor possam defini-la [São Paulo] como local do progresso e da modernidade”. Solange Ferraz de Lima (1995), por sua vez, dedica-se aos álbuns fotográficos paulistanos da virada do século, reconhecendo nas imagens que é “clara a preocupação em construir uma imagem moderna do Brasil republicano”.

² Concebo, com Henri Lefebvre (1986, p. 165-166), que os comportamentos, gestos, concepções e relações sociais percebidos no cotidiano possuem idades distintas, que coexistem no espaço.

A partir da década de 1890, contudo, espalha-se pelo mundo todo com um *layout* novo – “moderno”.³ No mínimo desde o advento do negativo fotográfico e das possibilidades técnicas de ampliação e de reprodução de cópias em papel, o que caracteriza o postal é, de forma cada vez mais intensa, a imagem fotográfica nele presente.⁴

Levando-se em consideração que os cartões dotados de reproduções fotográficas começam a difundir-se em São Paulo nos anos finais do XIX, produzidos que são para um mercado fortemente marcado pela atuação de imigrantes europeus, principais editores e compradores dos postais,⁵ cabe analisar se, enquanto documentação iconográfica “moderna” da cidade daquele momento, este material veicularia, para a *sociedade da época*, basicamente representações visuais de uma Paulicéia “moderna” por excelência – e portanto, distanciada dos referenciais culturais rurais e escravocratas de seu passado colonial. Obedeceriam os postais, nesse sentido, à leitura que Solange Ferraz de Lima faz das fotografias paulistanas da virada do século – as imagens eminentemente como suportes de representações visuais que difundiriam o “modelo da cidade limpa, articulada e em ordem”, segundo os padrões da cidade capitalista “moderna” (Lima, 1995, f. 106-107)?

A meu ver, a associação comumente feita entre as vistas urbanas paulistanas da virada do século e a imagem da São Paulo “moderna”, que visa abolir quaisquer resquícios do seu passado colonial, não dá conta da lógica que norteia a concepção que a própria sociedade teria tido das mesmas fotografias, em seu tempo.

Não ignoro ser impossível apreender, cem anos depois, a essência da lógica que cartões postais teriam tido para a sociedade da época. E, no entanto, um olhar antropológico sobre o material permite questionar a leitura que costuma ser feita das vistas urbanas da cidade do passado como representações de um contexto sociocultural concentrado sobretudo em veicular visualmente um imaginário pautado em referenciais da modernidade européia.

A fim de avaliar esta hipótese, desenvolvi um percurso analítico específico, que caberá recuperar, de forma retrospectiva, nas próximas páginas. Foi

³ O termo “moderno” advém de “modus hiernus”, expressão do baixo latim que significa “época atual” (Mello e Souza, 1994, p. 23).

⁴ Sobre os primórdios da fotografia e do cartão postal cf. respectivamente Boris Kossov (1980, 1999b).

⁵ A primeira edição de cartões postais paulistanos entra em circulação em 1897, sendo os seus editores o Estabelecimento Graphico V. Steidel & Cia., do fotógrafo e empresário Victor Vergueiro Steidel. Cf. João Emílio Gerodetti e Carlos Cornejo (1999, p. 18).

fundamental, primeiramente, selecionar uma amostra definida de postais referentes à São Paulo da virada do século XX. Num segundo momento, tornou-se imperativo desenvolver uma metodologia específica de análise, à luz de algumas considerações teóricas. Estas foram duas etapas imprescindíveis para, finalmente, debruçar-se sobre o material e, por meio deste, lançar luz sobre uma experiência sociocultural bastante peculiar – paulistana, brasileira –, na São Paulo da virada do século.

De bondes, ruas e transeuntes: construindo, com postais, uma cidade

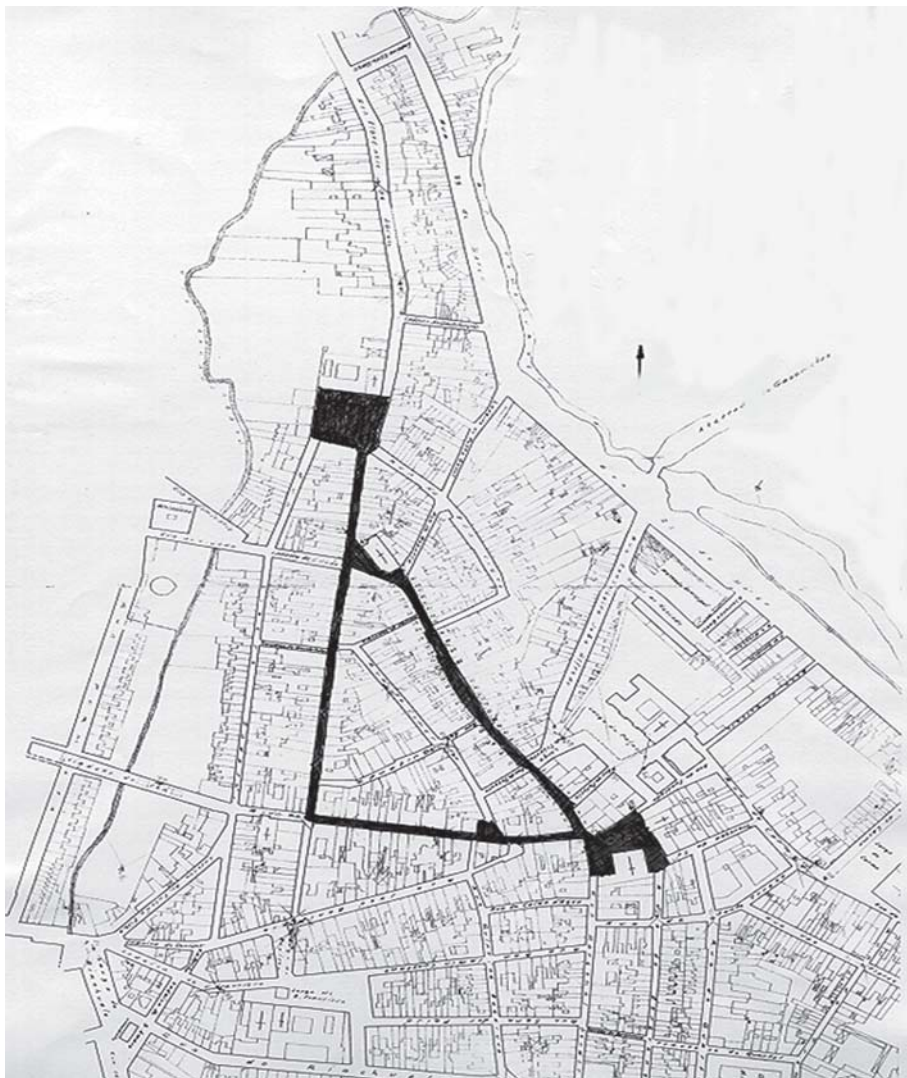
Minha opção foi assumir como objetos de estudo uma série de cartões postais que conjugam em suas imagens fotográficas dois elementos simbólicos que contribuem, segundo estudiosos, para a representação visual da São Paulo “moderna”. Refiro-me, por um lado, ao bonde, enquanto moderno produto da técnica destinado ao transporte viário.⁶ É um invento relativamente recente no cenário mundial de então, e o primeiro meio de transporte público a circular pelas ruas paulistanas; de início, tracionado por muares (a partir de 1872) e, posteriormente, pela eletricidade (a partir de 1900).⁷

Por outro lado, focalizei a área central de São Paulo, em especial o espaço que, a partir de fins do XIX, é chamado de “Triângulo”. Ele engloba o perímetro formado pelas ruas Direita, XV de Novembro e São Bento.

Conhecidas, desde os tempos coloniais, como locais de moradia das personalidades mais abastadas da sociedade paulistana, as três ruas passam, na

⁶ Nas imagens dos álbuns fotográficos da virada do século, Lima (1995, f. 46-48, 100) assinala a forte presença de bondes, trilhos e outros veículos como elementos da “circulação urbana”, que ela reconhece como fortemente associada à noção de “progresso”. Essa associação entre os produtos da técnica – em especial o bonde – e a imagem da São Paulo moderna aparece também na interpretação de Brefe (1993, f. 128) a respeito dos relatos memorialistas: “a apologia do progresso completa-se quando os memorialistas se põem a descrever os novos equipamentos modernos – entre eles, o bonde [...]”. Mais adiante, a autora sintetiza: “somada a todos os outros aspectos que a cidade adquire, na virada do século XX – nova topografia, novos espaços e uma nova fisionomia –, a técnica – enquanto materialização do progresso – faz parte da trama discursiva que permite aos memorialistas definir São Paulo como lugar da modernidade” (Brefe, 1993, f. 141).

⁷ Segundo Waldemar Corrêa Stiel (1978, p. 41), a primeira linha de bondes a burro é inaugurada em Nova York, em 1831. Em 1859 o Rio de Janeiro recebe seus primeiros “carris de ferro”, como parte de uma linha desativada sete anos depois. Na Inglaterra, os bondes começam a circular oficialmente a partir de 1860; na Alemanha, desde 1863; em Paris, só dez anos mais tarde.



A denominação "Triângulo" deve-se à configuração geométrica resultante da interseção entre as três vias, destacadas na planta acima. Do largo da Sé (atual Praça da Sé), situado a sudeste, partem as ruas Direita e XV de Novembro. A primeira transcorre para oeste e a segunda, na direção noroeste, ligando o largo da Sé ao de São Bento. Levantamento do Engenheiro V. Huet de Bacellar, 1893 (Fonte: Benedito Lima de Toledo, *Prestes Maia...*, São Paulo, Empresa das Artes, 1996, p. 68-69).

virada do século XX, a abrigar os edifícios comerciais elegantes: hotéis, bancos e confeitarias. Transformam-se, conseqüentemente, em objeto de representação fotográfica e literária privilegiado.⁸

Referência histórica e, portanto, simbólica fundamental para a sociedade paulistana, o Triângulo transforma-se em porta de entrada principal dos equipamentos de infra-estrutura introduzidos na cidade, a partir da segunda metade do século XIX. É no então largo da Sé que se inaugura oficialmente a iluminação a gás, em março de 1872. Alguns meses mais tarde é a vez de começarem a funcionar, no largo do Carmo, os bondes a burro; em 1900, a primeira linha de elétricos da cidade parte do largo de São Bento. E, não menos significativo, o Viaduto do Chá é idealizado e por fim inaugurado, em 1892, como prolongamento da rua Direita em direção a oeste.

Com o objetivo de problematizar representações *visuais* da São Paulo “moderna”, abdiqueei, para fins de análise, das mensagens escritas no verso dos cartões.⁹ Concentrei-me exclusivamente nas *imagens fotográficas* dos postais, nas quais aparecem os bondes em uma das três vias centrais da cidade da virada do século.

A princípio, eram muitas as imagens, já que, como vimos, os meios de transporte viário foram um objeto privilegiado pelos fotógrafos das vistas urbanas paulistanas da virada do século XX. Os conhecimentos do colecionador dos postais aqui estudados a respeito das características tipológicas deste material, forneceram-me um primeiro critério de seleção do material. Pedi-lhe que escolhesse, do seu acervo, os cartões que, na sua opinião, contassem com as vistas fotográficas mais freqüentes referentes ao tema específico em questão.

Essa primeira amostra, de 22 cartões, foi datada, levando em consideração a necessidade de construir o eixo temporal, já que os cartões-postais não

⁸ Lima assinala, à luz do número grande de fotografias sobre a movimentação de pedestres e veículos nas ruas centrais, que as imagens acabam por enfatizar uma “nova atitude urbana”, pautada na disciplinarização espacial projetada para a São Paulo moderna. Brefe, por sua vez, interpreta as alusões dos memorialistas ao Triângulo como parte da representação de que este local é o “centro irradiador do progresso paulistano”. Cf. respectivamente Solange Ferraz de Lima (1995, f. 76) e Ana Cláudia Brefe (1993, f. 55).

⁹ Mesmo excluindo as mensagens textuais desta análise, não ignoro tratar-se de um aspecto instigante do cartão postal, e que pretendo analisar no futuro, já que permite refletir com mais profundidade a respeito da relação entre texto e imagem.

possuem quaisquer referências explícitas a datas.¹⁰ Com base nesse procedimento, optei pelas imagens feitas entre fins da década de 1880 e 1910, a “vira-da do século” *stricto sensu*. Neste momento as transformações urbanas apenas tendem a se exacerbar, em meio à decadência final da escravidão (abolida oficialmente em 1888) – que acaba por atrair para a cidade uma quantidade enorme de ex-escravos e imigrantes (Beiguelman, 1977) – e à instauração do regime republicano (1889), quando se tornam mais intensas e radicais as intervenções urbanísticas, nas ruas centrais da cidade (Campos Neto, 1999, p. 67).

O último critério de seleção foi a presença de transeuntes nas ruas retratadas. Afinal, são as pessoas no espaço urbano que inspiram a análise. Sob as representações visuais a respeito de em bondes e ruas ocultam-se as ações e relações sociais que dão sentido às singularidades históricas e culturais que cabe aqui problematizar.

O resultado desse processo foi uma série de dez objetos postais – para efeito expositivo, reduzidos a seis –, referidos basicamente a seis locais do Triângulo entre as décadas de 1880 e 1910.

Do postal à fotografia, antes de adentrar a cidade

O estudo dos cartões postais implica a construção prévia de um instrumental teórico que permita destrinchar as informações nele contidas. Para tanto, o mais indicado é partir da característica tipológica que o postal possui, a partir do momento histórico em que o que o caracteriza é, de forma crescente, a *imagem* fotográfica nele presente.

Encarar o postal com base no seu viés imagético implica debruçar-se sobre as fotografias nele tematizadas. Isso implica enveredar por todo um debate equacionado em torno das variáveis comumente envolvidas no processo comunicacional: o emissor, o receptor, a mensagem.

As primeiras duas dimensões (o emissor e o receptor) demandam um estudo sociológico específico, referente aos grupos humanos, às atitudes e mecanismos comportamentais relacionados ao ato comunicacional que a fotogra-

¹⁰ Miriam Moreira Leite (1993) sugere, em relação à fotografia histórica, que se construa o eixo temporal “através da formação de seqüências cronológicas ou culturais”, eventuais detalhes e objetos presentes na própria imagem. Dentre os parâmetros de datação, destacaram-se, neste estudo, os próprios bondes, além dos edifícios e dos automóveis. Sobre a utilidade destes e de outros signos para a datação das imagens fotográficas postais cf. Fraya Frehse (1997, p. 126-127).

fia enseja.¹¹ Esse é o campo explorado, no início dos anos 1960, por autores como Pierre Bourdieu, que, no mesmo ano em que é publicado o estudo de Roland Barthes sobre a “mensagem fotográfica”, alerta para a importância metodológica de se conceber a fotografia como prática individual socialmente definida.¹²

Assumindo este aspecto como pressuposto analítico, vale aqui concentrar-se na “mensagem” fotográfica. Este é o único dos três elementos do processo comunicacional disponíveis ao pesquisador que tem diante de si apenas uma amostra definida de cartões postais antigos de coleção, frequentemente deprovidos de referências mais específicas ao autor da imagem reproduzida. Tem-se, quando muito, a menção aos editores dos postais, dentre os quais um dos mais conhecidos dos colecionadores de cartões paulistanos da virada do século é o fotógrafo suíço Guilherme Gaensly, responsável por longas séries de cartões que circularam na cidade na primeira década do século XX.¹³

Esta característica do material não impede, contudo, que se obtenha, por meio da “mensagem”, indícios sobre o que me interessa aqui: a realidade sociocultural retratada, que é o mundo no qual se movimenta o receptor contemporâneo do momento de circulação desses objetos-imagem.

Para tanto, é fundamental considerar, com Barthes, tanto as vicissitudes da imagem fotográfica contida nos postais quanto da legenda que os acompanha. Este autor não é o único a enfatizar a presença simultânea, na fotografia, de uma dimensão denotativa e de uma conotativa, ou seja: por um lado, a relação objetiva da imagem com o referente cuja existência motivou de alguma forma a sua produção; por outro, os significados variados que a imagem adota à luz do estoque cultural de quem a produz e/ou consome.¹⁴

¹¹ Remeto-me aqui em especial a um estudo de Roland Barthes (1982) sobre a fotografia jornalística. Trata-se de um momento em que o autor busca – como ressalta Etienne Samain (1998, p. 132) – “a ‘significação’ na fotografia, [...] em torno desta ‘máscara’ cultural que toda fotografia oferece e com que se apresenta” ao olhar do observador. O que me interessa é precisamente analisar essa “máscara cultural” de base simbólica, dimensão que Barthes, ao longo de sua obra, designa de maneiras diversas: como ‘significação’, ‘sentido óbvio’, ‘*studium*’.

¹² Importa “estabelecer como cada grupo social regula e organiza a prática individual conferindo a ela funções ajustadas a seus valores próprios” (Bourdieu et al., 1961, p. 23).

¹³ Para um panorama geral sobre os editores paulistanos da virada do século cf. João Emílio Gerodetti e Carlos Cornejo (1999, p. 18). Sobre Guilherme Gaensly em particular, cf. Boris Kossoy (1988).

¹⁴ Diferentemente de Barthes, Boris Kossoy (1999a), por exemplo, prefere falar no caráter de “documento/representação” da imagem fotográfica, a fim de aludir às “realidades e ficções” que ela contém em si.

Quanto à legenda do postal, é possível concebê-la nos termos em que Barthes aborda os textos das fotografias jornalísticas. Tal como nestas, também a referência textual que acompanha a imagem do postal é “estruturalmente parasita da imagem”, já que, no período aqui estudado, somente serve como indicador da paisagem retratada. Nesse sentido, acaba por integrar, tal como nas legendas jornalísticas, a denotação da fotografia (Barthes, 1982, p. 13).

Imbricadas de maneira estrutural e constante, essas duas dimensões só se deixam desvencilhar para fins analíticos, ou seja, quando o que importa é decifrar o que define a coexistência paradoxal entre elas.¹⁵ No cartão, o viés denotativo se exprime de maneira imediata, uma vez que a fotografia contida no postal está inegavelmente referida ao lugar que retrata. Este aspecto reforça o caráter documental do material, de forma que há quem o assemelhe à fotografia arqueológica (Jay apud Toledo, p. 70).

Por outro lado, não *qualquer* paisagem é promovida a imagem postal. Obrigatoriamente referenciada pelo espaço e pelo tempo vivenciados e percebidos pelo comprador do postal num determinado momento histórico, é fundamental que a fotografia reproduzida tematize um local de forte apelo simbólico para a sociedade da época (Jay apud Toledo, p. 70). Entram em jogo a história, a cultura da sociedade que num momento determinado momento produz e consome os postais. São elas que definirão, em grande parte, o sentido que para essas pessoas terão os gestos, expressões, cores ou efeitos contidos nas fotografias, enquanto signos (Barthes, 1982, p. 20).

É este sentido que me interessa explorar, por meio da análise dos postais.

Dos postais à cidade, e vice-versa: uma São Paulo entre o antigo e o moderno

Mas como encontrar este sentido alternativo, nas fotografias reproduzidas nos cartões? É imperativo explorar o viés denotativo das imagens retratadas. Mas não para reiterar o mito de que estas sejam “sinônimos” da realidade. Importa, antes, *partir* da relação dos signos presentes na fotografia com o seu referente, a fim de chegar ao sentido desta. Para tanto, vale contextualizar o momento histórico registrado na imagem de maneira apenas fragmentária (Kossoy, 1999c, p. 134-135).

¹⁵ Aquilo que Barthes (1982, p. 13) chama de “paradoxo fotográfico” se constitui a partir da “coexistência de duas mensagens, uma sem código (esse seria o análogo fotográfico), e a outra codificada (essa seria a ‘arte’ ou tratamento, ou a ‘escrita’ ou a retórica da fotografia)”.

Levando em consideração que as imagens retratadas nos cartões-postais paulistanos da virada do século tematizam cenas cotidianas vividas pelas pessoas nas ruas da cidade, explorei a relação signo-referente buscando contextualizar, a partir dos postais, o dia-a-dia vivenciado pelas pessoas nas ruas retratadas.

Para tanto, foi necessário primeiramente analisar os postais à luz de três questões específicas, referentes aos signos que me serviram de parâmetros de seleção do material (os bondes, o cenário do Triângulo, as pessoas nas ruas):

- Como aparece, nos postais, a relação das pessoas com o bonde, nas ruas centrais?
- Como é tematizada, neles, a relação das pessoas com os logradouros públicos retratados?
- O que a documentação permite intuir a respeito das relações sociais nas ruas fotografadas?

A fim de responder as questões, é necessário primeiramente diferenciar entre as pessoas dentro do bonde (passageiros) e aquelas que circulam pelas ruas animadas pela presença do bonde (transeuntes). São personagens em princípio distintas, mas que se deixam subsumir no termo “transeunte”, uma vez que para ser passageiro de bonde o indivíduo necessariamente tem de transitar pelas ruas a pé.

Passíveis de serem diferenciadas segundo a contingência em questão, ambas as personagens – e as denominações a elas correspondentes – surgem historicamente em São Paulo durante o período aqui em estudo. De quem se trata?

No contexto paulistano de fins do XIX, a categoria engloba uma gama difusa e anônima de pessoas, que se distinguem por um modo de vivenciar o espaço da rua que se dá nos moldes dos setores política e economicamente mais importantes da sociedade paulistana (Frehse, 1999). Se até meados do século os membros destes grupos viviam o seu cotidiano no ambiente social seletivo e relativamente recluso da casa patriarcal, começam, no bojo das transformações econômicas, urbanísticas e sociais em curso na cidade a partir de então, a transitar com uma frequência cada vez maior pelo espaço da rua. Passam a andar nos novos bondes, a contratar os modernos serviços de infraestrutura urbana.

Nesse contexto, torna-se, pois, inevitável que essas pessoas comecem a conviver com os grupos subalternos da sociedade, aos quais a rua até então

praticamente “pertencia”: escravos, forros ou livres, brasileiros ou estrangeiros. Estes indivíduos, em geral pobres, passavam a maior parte de sua vida neste espaço – em especial na área central da cidade -, seja comerciando gêneros de roça e de criação, seja mendigando, vivendo de ocupações temporárias ou do crime (Dias, 1995; Pinto, 1984; Wissenbach, 1998).

Em meio às relações bastante hierarquizadas que permeiam os gestos, comportamentos e ações cotidianas das pessoas numa sociedade de fortes raízes escravistas, a convivência entre esses vários transeuntes, nas ruas submetidas à modernização, se dá sob o signo do conflito. Este não raro se exprime de maneira indireta, por meio das representações que os indivíduos que se reconhecem como “transeuntes” por excelência, formulam, em documentos textuais e iconográficos da época, a respeito dos outros, indivíduos pobres e transeuntes, mas que não são reconhecidos, nesses discursos, como “transeuntes” (Frehse, 1999, f. 162).

À luz dessas considerações, a resposta à primeira questão levantada começa a assumir contornos mais precisos. Nota-se que, em muitas das imagens postais, tanto o bonde a burros quanto o elétrico aparecem cheios de gente. Quando não é possível observar as pessoas, percebe-se que o interior dos veículos está escuro, como a denotar a possibilidade de que estes estejam lotados – numa expressão popular da época: “escuros de povo” (Salambô, 1872).

O Cartão 1 apresenta no foco um bonde a burros percorrendo a rua de São Bento, em sua faina árdua por ruas estreitas e apinhadas de carroças, carros e gentes. De quando data a cena retratada é impossível afirmar com precisão. Seguramente, remete-se a um momento anterior a 1901, ano em que a *São Paulo Tramway, Light & Power Co.* se torna detentora única do privilégio do transporte público viário da cidade e começa a retirar os bondes a tração animal de circulação em favor dos elétricos (Stiel, 1978, p. 149).

A segunda fotografia, por sua vez, retrata a mesma rua de São Bento na primeira década do século XX. Refere-se a um momento no qual o fotógrafo Gaensly, editor da imagem em questão, já possui o seu próprio ateliê fotográfico, após ter-se separado do seu sócio Lindemann, com quem trabalhara até 1900. Outro indicador de datação é a presença do bonde elétrico com o letreiro “Liberdade”. Esta linha, que corre pelas ruas da capital desde 1901, foi uma das primeiras a existir (Stiel, 1978, p. 149).

Não surpreende que, nas duas imagens, o afluxo de passageiros pareça grande. Por mais que as empresas responsáveis pelo serviço registrem, em seus relatórios, alguns momentos de crise quase que absoluta devido à falta de



Cartão 1: "America del Sud - São Paulo - Via San Bento"

público,¹⁶ os bondes fascinam. Ao mesmo tempo, são cada vez mais necessários. Nesses anos iniciais do século XX, quando a abolição oficial da escravatura já é uma realidade consolidada, torna-se cada vez mais imperativo sair às ruas para fazer compras, pagar contas, enfim, resolver as mazelas do dia-a-dia que antes ficavam ao encargo dos serviçais.

³² Em relação à Companhia Carris de Ferro, introdutora do bonde a burros na cidade cf. "Companhia Carris de ferro de S. Paulo". *A Provincia de São Paulo*, 8 de abril de 1881.



Cartão 2: "Rua de S. Bento" – Guilh. Gaensly

A quantidade de gente nos bondes retratados permite intuir um cenário à primeira vista semelhante ao de outras cidades grandes e “modernas” – européias ou americanas – da virada do século. Observar, contudo, essas mesmas imagens à luz da experiência sociocultural paulistana de fins do XIX leva o pesquisador a questionar esta impressão. Como um contexto hierarquizado como o paulistano lida com a proximidade física que o papel de passageiro de bonde impõe aos indivíduos?

Algumas deliberações da companhias de bonde fornecem uma resposta aproximada a esta questão. A passagem de bonde tem um custo relativamente alto para a época (200 réis seja nos bondes a burro, seja nos elétricos), o que, de antemão, impede boa parte da população de andar nos carris.¹⁷

Além disso, vige, pelo menos enquanto circulam pela cidade os bondes a burro da Companhia Carris de Ferro (1872-1889), a deliberação de só aceitar, nos bondes, passageiros calçados.¹⁸ Ficam excluídos assim, de antemão, os escravos, que, num contexto sociocultural pautado por hierarquias que se expressam amplamente nas normas de conduta cotidiana e na vestimenta, em geral não possuem sapatos.¹⁹

Essas regras, entretanto, não fazem com que os bondes se vejam livres da presença, por exemplo, de “moleques”, de italianos pobres descalços ou dos músicos da banda do corpo policial permanente nos bondes a burro (Frehse, 1999, f. 140-142). São inevitáveis, portanto, os encontros entre transeuntes de origens socioculturais e econômicas distintas – e os desencontros advindos desses mesmos encontros.

Há de se mencionar ainda a relação conflituosa existente entre os passageiros e os empregados dos bondes, na São Paulo de fins do XIX. No bojo das transformações socioeconômicas das décadas finais do século XIX, estes indivíduos, independentemente de sua origem social, são alçados ao *status* de prestadores de serviços da companhia de bondes. Tornam-se fiéis representantes da lógica desta e, por seu próprio papel social – de cocheiros ou cobradores –, acabam por fazer com que os usuários dos serviços deles dependam. Nesse contexto, as clivagens sociais voltam à tona: como depender e ser forçado a submeter-se às ordens de um reles cocheiro ou condutor (Frehse, 1999, f. 149)?

Mesmo que o bonde se torne um cenário privilegiado para a convivência entre pessoas de origens sociais tão distintas, é inegável que, na São Paulo pós-Abolição, pólo de atração de ex-escravos e imigrantes pobres, a grande maioria da população paulistana não tem condições financeiras de andar de bonde. Este fato privaria essa parcela da sociedade de uma relação direta com este meio de transporte?

¹⁷ Para que se tenha uma idéia do valor de 200 réis, na São fins do XIX, considere-se que, na segunda metade do século, a arrecadação diária das vendedoras ambulantes na cidade varia entre 280 e 350 réis, enquanto artesãos homens, carpinteiros, alfaiates e soldados recebem 600 réis por dia (Dias, 1995).

¹⁸ Ainda não consegui encontrar informações quanto à vigência ou não desta deliberação depois da Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889.

¹⁹ “O calçado é a marca da alforria e do cativo e a primeira coisa comprada, depois da libertação; com os pés acostumados a andar descalços não podiam suportá-los, passeavam pelo menos levando-os na mão” (Bastide, 1946, p. 92-93).



Cartão 3: "Lembrança de São Paulo. Rua Quinze de Novembro".
Gaensly & Lindemann, São Paulo

Não. Se todos esses indivíduos são transeuntes, estão fadados a compartilhar o espaço da rua com o veículo e, conseqüentemente, com as noções de velocidade e de perigo subjacentes à técnica da qual o bonde é produto. Os jornais enchem-se diariamente de notícias sobre acidentes, significativamente denominados “desastres”, numa alusão dramática ao caráter catastrófico que assumem, para as pessoas nas ruas daquele tempo, os abalroamentos com carroças e tîlburis, os atropelamentos de pedestres, as quedas de passageiros incautos.²⁰

²⁰ Registrei, em três jornais diários paulistanos do período entre 1872 e 1889 (*Correio Paulistano*, *Diário de São Paulo* e *A Província de São Paulo*), 61 acidentes de bonde à tração animal, sendo as ocorrências mais comuns atropelamentos (31,1%), seguidos pelos descarrilhamentos (26,2%), abalroamentos (também 24,6%), e quedas (18,1%). Quanto aos acidentes dos primeiros seis anos de funcionamento do bonde elétrico na cidade, Giselle Beiguelman Messina destaca, também com base em jornais da época, atropelamentos (41,1%), abalroamentos (26,6%) e quedas de passageiros (24,4%). Comparar os números deixa intuir um número maior de atropelamentos, na época do bonde elétrico, fenômeno esse devido, possivelmente, ao aumento relativo da velocidade. Segundo o jornal *Correio Paulistano* de 1888, a velocidade do bonde elétrico, maior do que a do veículo traçado por animais, é de 1 a 4 m/s, ou seja, 14,4 km/h. Cf. respectivamente Giselle Beiguelman Messina (1993, p. 70), e “O bond electrico”, *Correio Paulistano*, 19 de abril de 1888.

Novamente seria possível afirmar que o fenômeno “acidente de bonde” faz parte do mundo moderno e, portanto, não traz consigo quaisquer especificidades antropológicas que tornem singular a experiência paulistana da virada do século. De fato, como produtos que são da racionalidade técnica, os bondes, tal como outros equipamentos de infra-estrutura, estão intimamente



Cartão 4: “S. Paulo. Largo da Sé e Rua da Fundação”. Edição Malusardi

submetidos a seus desígnios e vicissitudes. Os defeitos que oferecem são parte integrante do processo de modernização; os acidentes decorrentes desses defeitos, também.

A especificidade sociocultural reside menos no acidente do que naquele que se acidenta. No caso da São Paulo de fins do Império, movida exclusivamente por bondes a burro, as vítimas são sobretudo escravos, ex-escravos e imigrantes, meninos ou meninas italianas, quitandeiras, carroceiros etc. Há referências a “mulheres” e “homens”, “pretos” e “italianos”, “menores” e “moleques” atropelados; não a “senhoras” ou “cavalheiros”, a “moços” ou “moças”.

As categorias permitem reconhecer as vicissitudes espaciais que acompanham o surgimento do transeunte na cidade. Se, pelo menos no que se refere

a fins do Império, pessoas em especial de origem social pouco remediada são atingidas pelos bondes, isso acontece porque elas se encontram no *leito* das ruas, local onde passam a maior parte de seu cotidiano, seja comerciando e descarregando carroças, seja brincando e perambulando. Estão relativamente longe, portanto, das calçadas (“passeios”), mais protegidas dos veículos que cruzam a cidade em todas as direções.

Esse aspecto, longe de ser um atestado de incoerência dos setores subalternos da população, relaciona-se – mais uma vez – com as fortes clivagens vigentes entre aqueles que servem e aqueles que são servidos, nessa sociedade que vivencia a decadência do regime servil. Na São Paulo escravocrata, os “passeios” eram apanágio dos senhores. Segundo as normas de boa conduta vigentes, o escravo deveria andar no meio da rua (Fernandes, 1955, p. 107).

Debruçar-se sobre as imagens 3 e 4 tendo em mente essas constatações implica, de antemão, datá-las. Não apenas porque os tipos de bonde fotografados são distintos, sugerindo que os momentos retratados se refiram a décadas diferentes. Mas também – e sobretudo – porque o cenário social que envolve o bonde se altera, de uma imagem para a outra.

O Cartão 3, que retrata a movimentada rua XV de Novembro, é tema de uma das clássicas séries “Lembrança de...”, produzidas em fins do século passado por diversos editores paulistanos. Neste caso, trata-se de um postal de “Gaensly & Lindemann”, referente, portanto, a um momento qualquer de fins do XIX, quando o fotógrafo Guilherme Gaensly ainda edita os seus postais em conjunto com Lindemann, antes de romper a a sociedade com este, em 1900. Essa fotografia é relativamente menor do que as outras da amostra estudada porque o cartão no qual está impressa obedece ao padrão dos primeiros postais editados: uma face se destina exclusivamente ao endereço do destinatário, enquanto a outra, reproduzida acima, contém, ao lado da imagem tipo “vinheta”, um espaço vazio para a mensagem escrita.

O Cartão 4, por sua vez, retrata o largo da Sé dando destaque não para a Catedral, e sim para a Igreja de São Pedro dos Clérigos, demolida em 1911. A imagem data, portanto, de antes da década de 1910. E foi originada depois de 1902, como se percebe por meio da presença, no largo, de bondes elétricos da linha “Cambucy”, inaugurada precisamente neste ano (Stiel, 1978, p. 148).

Para garantir uma maior precisão temporal, é imprescindível datar o automóvel que aparece na imagem. O conhecedor de automóveis antigos Zareh Chouchanian reconhece nesta um dos primeiros carros que circularam na cidade: uma caminhonete produzida entre 1908 e 1910.

Claro está, portanto, que as fotografias dos postais foram feitas com dez anos de diferença. Conhecendo-se o intervalo temporal é possível concentrar-se sobre as pessoas retratadas. Na imagem dos primeiros anos do século, uma “senhora” passeia pelo largo da Sé de sombrinha aberta, enquanto outros “cavalheiros”, de paletó, cruzam o local apressados, alguns deles nem bem se dando conta do bonde que vem, dos fundos do largo. No Cartão 3, por sua vez, o bonde divide a rua com uma carroça e um túlbur, estando a calçada direita tomada exclusivamente por homens. Há homens também no leito da rua: enquanto alguns estão parados olhando, outros, mais ao fundo, parecem estar em movimento – na rua, e não na calçada. Dentre os indivíduos parados na calçada distinguem-se um carroceiro, um garçom, outros pedestres parados na frente de um estabelecimento comercial qualquer, todos eles acompanhando a carroça a ser descarregada enquanto o bonde a burros se aproxima: temem que o bonde abalroe com a carroça, como costuma acontecer, na cidade?

Para além das dificuldades de visualização, dada a qualidade das imagens, elas revelam que muda, ao longo dos anos, o modo de as pessoas transitarem pelas ruas animadas pelo bonde. Se antes se *ficava* neste espaço, parado na frente de uma loja, olhando despreocupadamente o movimento das ruas, agora se torna cada vez mais imperativo *circular* – com ou sem sombrinha, a pé, de bonde ou de automóvel.

Assim, aproximamo-nos da segunda questão formulada anteriormente e relativa a como as pessoas retratadas vivenciam o espaço da rua. As transformações intuídas, por meio dos dois cartões-postais acima analisados, à primeira vista conduzem o pesquisador a argumentar em favor de uma experiência social bastante semelhante àquela vivenciada em contextos sociais eminentemente modernos. As mudanças no modo de circular pelo espaço da rua permitem pensar a difusão de um estilo de vida bem próprio da burguesia européia, do qual senhoras nas ruas portando sombrinhas e automóveis são apenas exemplos esparsos.

Com efeito, não faltam nos cartões cenários marcados por signos fortemente referenciados pelos ideais estéticos europeus.

O Cartão 5 retrata, em primeiro plano, o imponente Viaduto do Chá, prolongamento da rua Direita em direção ao lado oeste de cidade, até então pouquíssimo povoado. O projeto foi considerado maravilhoso pelos jornais, na época em que

⁴¹ Cf. “Projecto de viaducto”. *A Provincia de São Paulo*, 5 de outubro de 1877.

se tornou público: “magnífico”, exclama *A Província de São Paulo*.²¹ Depois de quinze anos, em 1892, a ponte de ferro fundido é inaugurada, comportando, desde o início, bondes a burro. Tão logo são introduzidos na cidade os bondes elétricos e a luz elétrica, o viaduto passa a contar também com ambas as novidades.

Por meio dos bondes elétricos é possível precisar, mesmo que apenas de maneira aproximada, a data da imagem aqui reproduzida. Esta vista sobre o viaduto, trazendo ao fundo o cenário da área central da cidade, possivelmente se refira à primeira década do século XX, quando a ponte já conta com trilhos para os bondes elétricos, que circulam numa de suas formas mais antigas: contando com o limpa-trilhos e com nove bancos (Stiel, 1978, p. 152).

Aparentemente bem ajustados ao ambiente moderno insinuado por meio do bonde em movimento, dos lampiões e postes de luz elétrica, e do viaduto de ferro fundido, os transeuntes, percebendo o fotógrafo, posam para o retrato. Paletós e chapéus são acessórios fundamentais, inclusive para o pequeno garoto que se esgueira por detrás do poste para ver e ser visto pela câmera fotográfica.

Se o primeiro plano da imagem pertence ao moderno, a sua metade superior carrega em si as ambigüidades de um cenário urbano ainda fortemente referenciado por uma estética urbanística – e portanto por um modo de vida – originada num outro tempo: o passado colonial. Os edifícios de fachadas neoclássicas que ornar a esquina do viaduto com a rua Direita, convivem lado a lado com outras arquiteturas residenciais, coloniais, que se insinua à direita.



Cartão 5: “S. Paulo – Viaducto”. Edição Malusardi

Esse padrão de cenário, pautado na coexistência entre estilos aparentemente antagônicos – o neoclássico francês e o colonial de origem ibérica –, é bastante comum também em outros postais da época, como, por exemplo, esta raríssima vista do Pátio do Colégio, local de fundação da cidade e de intenso movimento de pessoas, já que abriga a sede do Palácio do Governo e da Assembléia Provincial.

Produzido em Paris pela “Mission Brésilienne de Propagande” no intuito de atrair imigrantes para o país, é provável que este cartão date, segundo Monsenhor Jamil, da década de 1910. Entretanto, a fotografia retratada foi originada bem antes, entre fins da década de 1880 e início dos anos 1890, depois de concluído o ajardinamento do largo, empreendido em 1886 pelo então presidente de província João Alfredo.

Se a velha igreja colonial se encontra no centro da imagem, remetendo o observador do postal aos remotos tempos da Colônia, os dois edifícios laterais, por sua vez, aludem ao presente “moderno”, seja pelo estilo arquitetônico empregado (o edifício à esquerda é prolongamento do antigo convento do Colégio e serve, à cidade de fins do XIX, como Palácio do Governo), seja pela transformação que a presença de canteiro de obras conota (está em curso a construção de um edifício para a Secretaria de Polícia).

Tal como no Cartão 5, vem à tona não tanto um cenário absolutamente tomado por elementos modernos, e sim a persistência do antigo, colonial, num espaço da cidade de forte apelo simbólico e submetido a fortes transformações. É certo que o signo derivado de um outro tempo se encontra em ruínas, aludindo ao fim do velho em favor do novo. No entanto, ele está presente. Se o faz, é não apenas porque alude a um cenário existente na cidade, mas porque tem sentido tanto para o fotógrafo que o flagrou quanto para os editores que elegem a imagem como motivo do cartão. Além disso, é reconhecido como importante para aqueles que compram o cartão e, nesta dinâmica, movimentam o mercado paulistano de postais. E isso para além de todos os sonhos de “modernidade” que cada uma dessas personagens possa carregar em si.

O cenário moderno insinuado na imagem conta ainda com outros elementos urbanísticos: em especial, o jardim gradeado, próprio de um imaginário pautado nos modelos dos jardins públicos europeus; e o bonde a burros, estacionado na frente do portão de entrada do local. Com efeito, pertence a estes elementos modernos o primeiro plano da imagem. Eles justificam o seu lugar na fotografia pela mediação das pessoas, paradas, entre o bonde e o jardim, como a transitar entre esses dois espaços.



Cartão 6: "Brésil - Etat de São Paulo. Eglise du COLLEGIO à São-Paulo". Edition de la Mission Brésilienne de Propagande - Paris 28. boul. des Italiens

Sob o desencontro de tempos históricos que caracteriza os signos focalizados nos dois planos da imagem esconde-se um outro desencontro, este social. E eis que nos vemos lançados à última questão em pauta: o que as imagens revelam sobre as relações sociais nas ruas paulistanas retratadas.

As pessoas nos cartões 5 e 6 parecem perfeitamente pertinentes ao cenário à primeira vista moderno flagrado. Possuem uma aparência física e adotam gestos passíveis de serem reconhecidos em outras imagens da época em que aparecem transeuntes modernos. Mesmo poses por vezes estranhas em frente à câmara não surpreendem, numa época para a qual fotógrafos e fotografias são novidades relativamente recentes.

Mas onde estão os outros pedestres, transeuntes históricos das ruas paulistanas? Quitadeiras barulhentas que equilibram tabuleiros repletos de guloseimas, tropeiros puxando burros e carroceiros puxando bois, carroceiros conduzindo carroças e escravos carregando nas costas os barris cheios de "aguas servidas", a serem despejadas nos becos e várzeas? São esses os ocul-

tos dessa história e dessas imagens. A eles pertence, quando muito, o segundo plano, por onde se esgueiram sem nem perceber a lente do fotógrafo – como se percebe nos cartões 2 e 3. Nos postais, o seu destino é o mesmo dos velhos prédios coloniais: um canto da imagem.

O ponto fundamental é assinalar que se estes signos – e os tipos humanos, e a história que eles simbolizam – estão relegados a uma posição secundária ou são mesmo considerados supérfluos pelo fotógrafo, esse fenômeno não se explica apenas argumentando em favor de uma atitude segregacionista deliberada derivada de um “modelo cultural” que prevê a “cidade limpa e ordenada”, “moderna” e, para tanto, “depende da eliminação, na área central e nas adjacências, de todos aqueles que contrariam o modelo pretendido” (Lima, 1995, f. 107).

Sob este “modelo cultural” ocultam-se pessoas, todas elas, filhas do seu tempo. Fotógrafos ou mesmo consumidores das imagens que eternizam esses silêncios, vivenciam e percebem a cidade, as ruas e transeuntes desta por meio de uma perspectiva que, própria do momento histórico tematizado nos cartões postais, se exprime nas imagens produzidas a respeito deste tempo.

O fato é que, num contexto social marcado de maneira indelével pela herança rural e escravocrata – e pelas hierarquias que dão sentido a este universo cultural –, há coisas e pessoas que “senhoras” e “cavalheiros” de respeito (inclusive fotógrafos e editores de postais) não fotografam e nem mencionam em textos. Um indício cabal nesse sentido vem à tona por meio de um editorial da *A Província de São Paulo* de 1877, referido a um assunto bastante distante de fotografias e postais. Opondo-se frontalmente ao projeto de um Mercado de Verduras específico para as quitandeiras, lançado pelo governo provincial, o jornal publica uma série de artigos contundentes em que discorre criticamente sobre o dia-a-dia das quitandeiras nas ruas da cidade. Publica os textos, mas pede desculpas prévias aos seus leitores: “Apesar de tratar-se de uma questão de verduras e quitandeiras, não levem a mal que liguemos importância a ella [...]”.²²

A temática nos conduz, novamente, às fortes clivagens sociais existentes nessa sociedade. Numa São Paulo submetida a aceleradas transformações socioeconômicas, urbanísticas, físicas e demográficas, essas assimetrias se mantêm produtos de um outro tempo – passado -, mas que se encontram intensamente operantes, no presente aparentemente moderno da cidade.

²² Cf. “Obras municipais”. *A Província de São Paulo*, 22 de fevereiro de 1877.

Levando em conta esse aspecto sociocultural, a ausência, por exemplo, das quitandeiras dos artigos de jornal ou das imagens dos postais ganha um outro sentido. Excluir esses indivíduos revela menos o sonho de ser moderno – e “legitimar o processo de segregação espacial decorrente da segregação social necessária à formação da sociedade capitalista moderna” (Lima, 1995, f. 7-8) – do que a (quase) inevitável realidade de deixar aflorar, nesse momento histórico de transição, o que de mais antigo há, nos padrões de sociabilidade desta sociedade: sua lógica estamental, pautada em assimetrias arraigadas, históricas, estruturais.

Algumas considerações

Explorar, por meio da relação signo-referente, o viés denotativo da imagem perpetuada no postal permitiu pensar mais do que apenas o caráter documental desta. Conduziu-me à sua dimensão de veículo de representações sociais, permitindo pensar sentidos antropológicos que o cartão tenha tido para a sociedade que o vivenciou na época em que circulou comercialmente. Se as imagens postais veiculam simultaneamente signos relativos a objetos, cenários e padrões de sociabilidade originados em tempos distintos, os cartões que as contêm também difundem essa multiplicidade de temporalidades coexistentes. O caráter da imagem se transfere ao objeto postal, e o cartão transforma-se numa miscelânea de expectativas e realidades de passado e de presente.

A contextualização histórica dos signos abordados nas fotografias dos postais trouxe à tona uma realidade histórica pautada na coexistência entre objetos modernos – como bondes, fotografias, postais, jardins públicos, fachadas neoclássicas – e a ausência das relações sociais que a presença destes elementos pressupõe. Por meio da imagem fotográfica, aquilo que de mais moderno há no postal na virada do século, expressam-se as contradições que a modernização – e a racionalidade a princípio igualitária que ela pressupõe – suscita num universo humano cujo cotidiano se nutre da desigualdade expressa em gestos, comportamentos e tematizada, mesmo que de maneira indireta, em suportes visuais como o cartão postal. Essa característica impede conceituar a experiência social deste contexto como “modernidade”.²³

²³ O conceito sociológico de “modernidade, ao mesmo tempo em que não pode se confundir com os objetos da modernização, tampouco pode ser desvincilhado da racionalidade que criou a ética da multiplicação do capital; que introduziu na vida social e na moralidade mesmo do homem comum o cálculo, a ação social calculada na relação meios e fins, a reconstituição cotidiana do sentido da ação e sua compreensão como mediação da sociabilidade” (Martins, 1997, p. 2).

Com base nessas constatações, a questão inicial deste estudo tem de ser respondida negativamente. As representações visuais veiculadas nos postais não aludem a uma Paulicéia “moderna” – européia – por excelência, e sim à cidade que vivencia a coexistência entre o antigo e o moderno, em meio às ruas e aos equipamentos urbanos em princípio mais modernos da cidade.

Nesse sentido, a “identidade visual” pautada em “modelos racionalizadores do espaço urbano” que vai, segundo Lima, sendo construída para São Paulo a partir da virada do século, é uma construção *a posteriori*. Ela insinua-se até mesmo por meio das imagens literárias sobre a cidade evocadas nos relatos dos memorialistas – que, por definição, escrevem sobre o passado. Tendo notado que as fotografias da virada do século conjugam em si temporalidades em princípio contraditórias, a questão que permanece em aberto é: o que faz com que essas imagens tenham sido – e ainda sejam – lidas, por memorialistas e outros autores, como veículos de representações exclusivamente modernas?

Lévi-Strauss oferece uma resposta para o dilema, em suas considerações sobre a história. As diferenças de enfoque sobre a historicidade de uma determinada “cultura” dependem menos das “propriedades intrínsecas” desta do que da “situação em que nos encontramos em relação a elas [as propriedades], do número e da diversidade de nossos interesses, que nelas empenhamos”. Se as propriedades possuem “significação” para aquele que as avalia de fora, a história dessa cultura lhe parece acelerada, “cumulativa”; caso contrário, a impressão evocada será a de uma “história estacionária” (Lévi-Strauss, 1976, p. 345).

Contemplar o contexto aqui estudado à luz dessas observações permite pensar que, se um determinado autor avalia – em termos pessoais ou profissionais – a presença de equipamentos como o bonde, de ruas alinhadas e fachadas neoclássicas como ícones fundamentais para a caracterização de uma realidade urbana como “moderna”, será levado a ressaltar, em especial, as mudanças modernas ocorridas no contexto considerado, e trazidas à tona, em particular, em fotografias, textos, postais. Já que o foco deste estudo foi precisamente o contexto sociocultural em que se movimentam os “receptores” dos postais no momento da produção destes, tornou-se imperativo relacionar as imagens retratadas com os dilemas históricos vivenciados dia a dia por esses indivíduos. O resultado desse processo não poderia ser a São Paulo apenas “moderna”.

Teve de ser a cidade daqueles que a viveram e a “consumiram” por meio dos postais. Teve de ser uma cidade civilizada e selvagem, velha e nova, colonial e moderna. Foi uma cidade brasileira, na virada do século XX.

Referências

- BARTHES, Roland. Le message photographique. In: BARTHES, Roland. *L'Obvie et l'obtus*. Paris: Gallimard, 1982.
- BASTIDE, Roger. Estudos afro-brasileiros: o cerimonial da polidez. *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, XCVIII, 1946.
- BEIGUELMAN, Paula. *Formação do povo no complexo cafeeiro: aspectos políticos*. São Paulo: Pioneira, 1977.
- BOURDIEU, Pierre et al. *Un art moyen: essai sur les usages sociaux de la photographie*. Paris: Editions du Minuit, 1961.
- BREFE, Ana Cláudia Fonseca Brefe. *A cidade inventada: a Paulicéia construída nos relatos memorialistas (1870-1920)*. Dissertação (Mestrado em História)–IFCH, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.
- CAMPOS NETO, Cândido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. Tese (Doutorado)–FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- FERNANDES, Florestan. Cor e estrutura social em mudança. In: BASTIDE, Roger; FERNANDES, Florestan. *Relações raciais entre negros e brancos em São Paulo*. São Paulo: Unesco: Anhembi, 1955.
- FREHSE, Fraya. Entre largo e praça, matriz e catedral: a Sé dos cartões postais paulistanos. *Cadernos de Campo*, São Paulo, n. 5-6, 1997.
- FREHSE, Fraya. *Entre o passado e o presente, entre a casa e a rua: tempos e espaços na cidade de São Paulo de fins do Império*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social)–FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.
- GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. *Lembranças de São Paulo: a capital paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Studio Flash Produções Gráficas, 1999.
- LEFEBVRE, Henri. Perspectivas da sociologia rural. In: MARTINS, José de Souza (Org.). *Introdução crítica à sociologia rural*. São Paulo: Hucitec, 1986.
- LEITE, Miriam Moreira. *Retratos de família*. São Paulo: Edusp: Fapesp, 1993.
- KOSSOY, Boris. *Origens e expansão da fotografia no Brasil*. Rio de Janeiro: Funarte, 1980.

- KOSSOY, Boris. *São Paulo, 1900*. São Paulo: CBPO: Kosmos, 1988.
- KOSSOY, Boris. *Realidades e ficções na trama fotográfica*. Cotia: Ateliê Editorial, 1999a.
- KOSSOY, Boris. O cartão postal: entre a nostalgia e a memória. In: KOSSOY, Boris. *Realidades e ficções na trama fotográfica*. Cotia: Ateliê Editorial, 1999b.
- KOSSOY, Boris. Fotografia e memória: reconstituição histórica através da fotografia”. In: KOSSOY, Boris. *Realidades e ficções na trama fotográfica*. Cotia: Ateliê Editorial, 1999c.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. Raça e história. In: LÉVI-STRAUSS, Claude. *Antropologia Estrutural II*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1976.
- LIMA, Solange Ferraz e. *São Paulo na virada do século: as imagens da razão urbana: a cidade nos álbuns fotográficos de 1887 a 1919*. Dissertação (Mestrado em História)–FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.
- MARTINS, José de Souza. *As hesitações do moderno e as contradições da modernidade no Brasil*. 1997, p. 2. Mimeografado.
- MELLO E SOUZA, Nelson. *Modernidade: desacertos de um consenso*. Campinas, Editora da Unicamp, 1994.
- MESSINA, Giselle Beiguelman. Deus é máquina. *Memória*, São Paulo, n. 5, jul./dez. 1993.
- PINTO, Maria Inez Borges. *Cotidiano e sobrevivência: a vida do trabalhador pobre na cidade de São Paulo, 1890 a 1914*. Tese (Doutorado em História)–FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.
- SAHLINS, Marshall. *Ilhas de história*. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.
- SALAMBÔ. Sobre o que vae pela Paulicéa-VIII. *Diario de São Paulo*, 30 out. 1872.
- SAMAIN, Etienne. Um retorno à “Câmara Clara”: Roland Barthes e a antropologia visual. In: SAMAIN, Etienne (Org.). *Do fotográfico*. São Paulo: Hucitec: CNPq, 1998.
- STIEL, Waldemar Corrêa. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo: Edusp: Mc Graw-Hill do Brasil, 1978.
- WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. *Sonhos africanos, vivências ladinas. Escravos e forros em São Paulo (1850-1880)*. São Paulo: Hucitec, 1998.